

**Brake actuating device with brake adjusting means.**

Patent Number: EP0460378  
Publication date: 1991-12-11  
Inventor(s): FRANIA JOSEF (DE)  
Applicant(s): WABCO WESTINGHOUSE FAHRZEUG (DE)  
Requested Patent: ☐ EP0460378, A3, B1  
Application Number: EP19910105537 19910408  
Priority Number(s): DE19904017951 19900605  
IPC Classification: B60T17/22; F16D65/60; F16D66/02  
EC Classification: B60T17/22, F16D65/60, F16D66/02B4  
Equivalents: ☐ DE4017951, ES2061100T  
Cited Documents: DE1480038; DE3343885; EP0030766; DE1600223; DE2116121; EP0370173

**Abstract**

2. Known brake actuating devices are provided with adjusting devices, by means of which a brake air gap is to be maintained by re-adjustment despite wearing of brake elements. Defects in the area of the adjusting device, however, can lead to faulty brake behaviour. The new device is intended to facilitate continuous monitoring of the brake air gap and of the brake lining wear. 2.2 The movement of the brake mechanism is used to produce a first measurement travel (s), which can be sensed by a first signal emitter (16, 38). The movement of the adjusting device (5, 7) is used to produce a second measurement travel (n) which can be sensed by a second signal emitter (33, 39). 2.3 The device is suitable for the continuous monitoring of the brake air gap and of the brake lining wear on the vehicle or by means of a

diagnostic centre connectable to the vehicle. 

Data supplied from the esp@cenet database - I2





Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 460 378 A2**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 91105537.4

(51) Int. Cl.<sup>5</sup>: **B60T 17/22**, F16D 66/02,  
F16D 65/60

(22) Anmeldetag: 08.04.91

(30) Priorität: 05.06.90 DE 4017951

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
11.12.91 Patentblatt 91/50

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT DE ES FR GB IT SE

(71) Anmelder: **WABCO Westinghouse  
Fahrzeugsbremsen GmbH**  
Am Lindener Hafen 21 Postfach 91 12 80  
W-3000 Hannover 91(DE)

(72) Erfinder: **Frania, Josef**  
An der Bauerviese 10 D  
W-3000 Hannover(DE)

(74) Vertreter: **Schrödter, Manfred**  
**WABCO Westinghouse Fahrzeugsbremsen  
GmbH Am Lindener Hafen 21 Postfach 91 12  
80**  
W-3000 Hannover 91(DE)

(54) **Bremsbetätigungseinrichtung mit einer Einrichtung zum Nachstellen einer Bremse.**

(57) 2. Bekannte Bremsbetätigungseinrichtungen sind mit Nachstelleinrichtungen versehen, mit denen trotz Verschleißes von Bremsselementen ein Bremsluftspiel durch Nachjustieren aufrecht erhalten werden soll. Defekte im Bereich der Nachstelleinrichtung können jedoch zu fehlerhaften Bremsverhalten führen. Die neue Einrichtung soll eine kontinuierliche Kontrolle des Bremsluftspiels und des Bremsbelagverschleißes ermöglichen.

2.2 Die Bewegung des Bremsmechanismus wird zur Erzeugung eines ersten Meßweges (s) genutzt, der mit einem ersten Signalgeber (16, 38) abtastbar ist. Die Bewegung der Nachstelleinrichtung (5, 7) wird zur Erzeugung eines zweiten Meßweges (n) genutzt, der mit einem zweiten Signalgeber (33, 39) abtastbar ist.

2.3 Die Einrichtung eignet sich zur kontinuierlichen Überwachung des Bremsluftspiels und des Bremsbelagverschleißes am Fahrzeug oder mittels eines mit dem Fahrzeug verbindbaren Diagnosecenters.

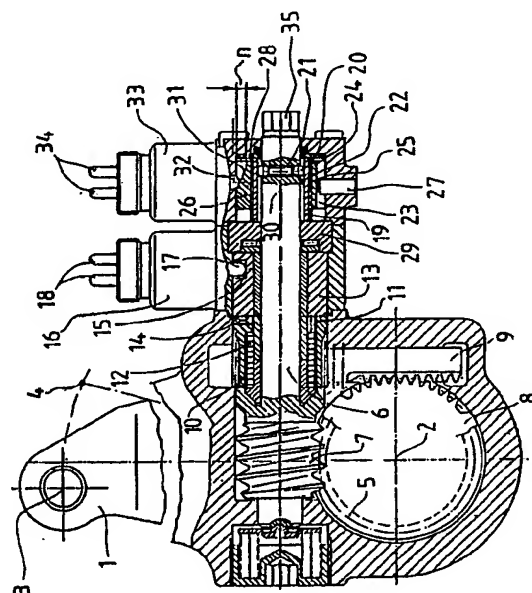


Fig. 1

EP 0 460 378 A2

Die Erfindung betrifft eine Bremsbetätigungseinrichtung mit einer Einrichtung zum Nachstellen einer Bremse, insbesondere einer Fahrzeugbremse, gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Eine derartige Einrichtung ist durch die DE-PS 1 480 038 vorbekannt. Die vorbekannte Einrichtung weist eine Nachstelleinrichtung auf, mit der Teile eines Bremsgestänges, nämlich eine Bremswelle und ein darauf angeordneter Bremshebel gegeneinander verstellbar sind. Die Verstellung dient einer kontinuierlichen Nachjustierung des Bremsgestänges im Sinne einer Aufrechterhaltung eines vorgegebenen Bremsluftspiels. Diese Nachjustierung soll ein gleichbleibendes Ansprechverhalten der Bremsen bzw. Bremsverhalten gewährleisten, was nicht zuletzt aus Gründen der Fahrsicherheit Gegenstand entsprechender gesetzlicher Regelungen ist.

Verschleiß oder Defekte der Nachstelleinrichtung und deren Betätigungsmechanismus können jedoch ein fehlerhaftes Nachjustieren bewirken, mit der Folge, daß das durch den Bremsentyp vorgegebene Bremsluftspiel im Verlaufe des Fahrbetriebes nicht mehr aufrecht erhalten bleibt und dann nicht mehr dem tatsächlichen Bremsbelagverschleiß entspricht. Bei der vorbekannten Einrichtung ist eine fehlerhafte Nachjustierung, oder das gänzliche Ausbleiben einer solchen, nur durch einen sich verändernden Bremsbetätigungshub oder ein Nachlassen der Bremswirkung erkennbar. Diese unerwünschte Veränderung des Bremsluftspiels vollzieht sich jedoch nur allmählich und gewöhnlich über einen längeren Zeitabschnitt und ist daher anfänglich kaum wahrnehmbar. Aus Sicherheitsgründen besteht daher das Bedürfnis, dem Betreiber die Gewißheit über den tatsächlichen Zustand des Bremsluftspiels und des Verschleißes des Bremsbelages zu erhalten.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Bremsbetätigungseinrichtung der eingangs erwähnten Art mit einfachen Mitteln so zu verbessern, daß der dem Bremsluftspiel entsprechende Betätigungshub des Bremsgestänges und der Verschleiß des Bremsbelages kontinuierlich erfaßbar ist.

Diese Aufgabe wird durch die im Patentanspruch 1 angegebene Erfindung gelöst. Weiterbildungen und vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen angegeben.

Die Erfindung läßt sich kostengünstig unter Verwendung eines handelsüblichen fühlergesteuerten Wegsensors, wie er beispielsweise in der DE 33 43 885 A1 beschrieben ist, ausführen.

Die Erfindung eröffnet die Möglichkeit, den Zustand bzw. das Betriebsverhalten der Bremseinrichtung in ein elektronisches Diagnosesystem, sei es werkstattgebunden, sei es im Falle eines Fahrzeuges bordeigen, einzubeziehen.

Die Erfindung läßt sich mit jedem geeigneten

Bremshebel, unabhängig von der Art des auf ihm wirkenden Betätigungsmechanismus, ausführen. Nur beispielhaft seien hierfür mit Druckluft oder Bremsflüssigkeit betätigbare Bremszylinder genannt.

Die Erfindung erhöht die aktive Sicherheit der Bremsanlage, was insbesondere bei Fahrzeugen vorteilhaft ist. Dies gilt insbesondere, wenn die Nachstelleinrichtung im Bremshebel angeordnet ist und daher ihre visuelle Überwachung kaum möglich ist.

Ein weiterer Vorteil der Erfindung besteht in ihrer weiteren Ausbildung durch eine Verbindung der Überwachungseinrichtung mit Funktionselementen des Bremshebels und einer dadurch erreichten Kapselung gegen am Fahrzeug herrschende Umwelteinflüsse.

Weitere Vorteile der Erfindung werden in der nachstehenden Erläuterung anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels beschrieben.

Die Erfindung wird anhand eines Ausführungsbeispiels, das in der Zeichnung dargestellt ist, näher erläutert.

Es zeigen.

**Fig.1** eine Bremsbetätigungseinrichtung mit Einrichtungen zur Überwachung des Bremsbetätigungshubes und des Bremsbelagverschleißes,

**Fig.2** eine Einzelheit der Einrichtung zur Überwachung des Bremsbetätigungshubes gemäß Fig.1,

**Fig.3** eine Einzelheit der Einrichtung zur Überwachung des Bremsbelagverschleißes gemäß Fig.1,

**Fig.4** eine Variante der Einrichtung gemäß Fig.1,

**Fig.5** eine weitere Variante der Einrichtung gemäß Fig.1.

Die dargestellte Einrichtung ist dafür vorgesehen, die Funktion der Nachstelleinrichtung zwecks Aufrechterhaltung eines annähernd konstanten Bremsluftspiels sowie den Bremsbelagverschleiß zu überwachen.

Die Bremsbetätigungseinrichtung umfaßt gemäß Fig.1 einen Bremshebel (1), der auf einer Bremsbetätigungswelle (2) angeordnet ist, sowie ein nicht dargestelltes Betätigungsorgan, wie z.B. einen durch ein Druckmittel betätigbaren Bremszylinder, mit dem der Bremshebel (1) mit der Bremsbetätigungswelle (2) um die Drehachse der Bremsbetätigungswelle (2) verschwenkbar ist. Der bei der Verschwenkung vom Bremshebel (1) durchgeführte Bremshebelausschlag zwischen einer vorgegebenen Anfangsstellung (3) und einer Endstellung (4) entspricht dem Durchfahren eines Luftspiels der Bremsselemente, wie z.B. Bremsbacken und Bremsstrommel, bis zu deren Eingriff bei einer Bremsbe-

tätigung.

Zwischen der Bremsbetätigungswelle (2) und dem Bremshebel (1) ist eine Nachstelleinrichtung (5, 7) in Form eines Getriebes mit einem Schneckenrad (5) und einer Schnecke (7) angeordnet. Um bei einem Verschleiß der Bremsselemente dennoch ein vorgegebenes Bremslufspiel aufrechtzuerhalten, ist die Bremsbetätigungswelle (2) gegenüber dem Bremshebel (1), dem Verschleiß entsprechend, durch die Nachstelleinrichtung (5, 7) verstellbar. Diese Verstellung bewirkt, daß der maximale Bremshebelausschlag bei einer Bremsbetätigung zwischen der Anfangsstellung (3) und der Endstellung (4) nahezu unverändert bleibt. Eine Abweichung hiervon in vorgegebenen Grenzen soll letztlich nur durch eine gewisse Elastizität des Bremsgestänges und durch eine unterschiedliche Erwärmung der Bremsstrommel gegeben sein.

Die Nachstelleinrichtung (5, 7) ist durch einen Antrieb (8, 9, 10) betätigbar, der aus einem um die Bremsbetätigungswelle (2) und relativ zum Bremshebel (1) drehbar angeordneten Zahnrad (8), einer mit dem Zahnrad (8) in Eingriff befindlichen Zahnstange (9) und einem mit der Zahnstange (9) in Eingriff befindlichen Ritzel (10) gebildet ist. Zwischen dem Antrieb (8, 9, 10) und der Nachstelleinrichtung (5, 7) ist eine durch Anschläge (11) begrenzte Leerwegeinrichtung und eine Einwegkuppelung (12) nach Art eines Freilaufs angeordnet.

Das Zahnrad (8) ist mit einem relativ zum Bremshebel (1) angeordneten Bezugspunkt verbunden, derart, daß bei einem Bremshebelausschlag durch eine Relativbewegung des Bremshebels (1) zum Zahnrad (8) die Zahnstange (9) und das Ritzel (10) in eine Antriebsbewegung relativ zu der Nachstelleinrichtung (5, 7) versetzt werden, wobei jedoch bei einer Drehbewegung des Ritzels (10) innerhalb der Anschläge (11) der Leerwegeinrichtung die Antriebsbewegung nicht über die Einwegkuppelung (12) auf die Nachstelleinrichtung (5, 7) übertragen wird. Die Antriebsbewegung von Zahnstange (9) und Ritzel (10), bei der sich das Ritzel (10) zwischen den Anschlägen (11) der Leerwegeinrichtung bewegt, entspricht dem Bremshebelausschlag zwischen der Anfangsstellung (3) und der Endstellung (4), der einem vorgegebenen Bremslufspiel zwischen den Bremsbacken und der Bremsstrommel entsprechen soll.

Ein Bremshebel mit einer automatische Nachstellung der Bremsbetätigungswelle, ähnlich dem der vorstehend beschriebenen Einrichtung, ist auch durch die EP 0 030 766 A1 bekannt. Anstelle der Zahnstange (9) und dem Ritzel (10) ist hier der Antrieb der Nachstelleinrichtung durch ein Zahnrad, eine mit dem Zahnrad drehfest verbundenen Schnecke und ein von der Schnecke antreibbares Schneckenrad gebildet. Dieser Antrieb der Nachstelleinrichtung wird ebenfalls bei einem Bremshe-

belausschlag stets zwischen Endanschlägen einer Leerwegeinrichtung in zwei Richtungen bewegt.

Bei einem Defekt der vorstehend beschriebenen Nachstelleinrichtungen, d.h., wenn der durch den Fahrbetrieb auftretende Verschleiß der Bremsselemente nicht durch ein Verstellen der Bremsbetätigungswelle (2) relativ zum Bremshebel (1) kompensiert wird, stellt sich bei Bremsbetätigungen ein Bremshebelausschlag ein, der die Endstellung (4) überschreitet.

Die Fig.1 zeigt die Bremsbetätigungseinrichtung mit dem Bremshebel (1) in Kombination mit einer Einrichtung zur Überwachung des Bremshebelausschlages wie sie beispielsweise in der DE 33 43 885 A1 beschrieben ist. Auf einem Fortsatz (6) der Schnecke (7) ist eine Hülse (13) drehbar gelagert und mit dem Ritzel (10) einstückig, oder durch eine Steckverbindung (14) drehfest, verbunden. Die so als Fortsatz (13) des Ritzels (10) ausgebildete Hülse (13) folgt der vor- und rückläufigen Antriebsbewegung des Ritzels (10) bei einem Bremshebelausschlag.

Die Hülse (13) weist eine an ihrem Umfang sich erstreckende Vertiefung (15) auf, die als Steuerkurve (15) wirkt und der Erzeugung eines ersten Meßweges (s) dient. Anstelle der Vertiefung (15) kann auch eine an dem Umfang der Hülse (13) sich erstreckende Erhöhung ebenfalls als Steuerkurve (15) zur Erzeugung des Meßweges (s) dienen.

Mit dem Bremshebel (1) fest verbunden und die Hülse (13) umgreifend, ist die Einrichtung zur Überwachung des Bremshebelausschlages in der Art eines Signalgebers (16) angeordnet, der sich in an sich bekannter Weise elektrisch, mit Spule und Kern, ausgebildet ist. Der Kern der Spule ist durch einen Wegsensor (17) in der Art eines Taststiftes (17) gebildet, der mit der Steuerkurve (15) der Hülse (13) im Eingriff befindlich ist. Die mittels des Signalgebers (16) erzeugbaren elektrischen Signale sind über elektrische Kontakte (18) einer Anzeige- bzw. Auswerteeinrichtung zuführbar.

Mit der Schwenkbewegung der Steuerkurve (15), entsprechend der Bewegung des Ritzels (10) bzw. der Hülse (13) wird der dem Bremslufspiel entsprechende Meßweg (s) erzeugt, der von dem Wegsensor (17) abgetastet und durch eine Längsbewegung dem Signalgeber (16) mitgeteilt wird. (Fig.2)

Bei einem Defekt der Bremsbetätigungseinrichtung, wie z.B. einem nicht exakten Funktionieren der Nachstelleinrichtung (5, 7), der einen über die Endstellung (4) hinausragenden Bremshebelausschlag zur Folge hat, wird die Steuerkurve (15) relativ zum vergrößerten Bremshebelausschlag über ihre durch die Endstellung (4) des Bremshebels (1) vorgegebene Endstellung hinaus bewegt.

Der Wegsensor (17) wird dann durch die Steu-

erkurve (15) in eine dem vergrößerten Bremshebel- ausschlag entsprechende Position relativ zum Signalgeber (16) bewegt, die an den elektrischen Anschlüssen (18) des Signalgebers (16) als verändertes elektrisches Signal meßbar bzw. abgreifbar ist.

Die Mittel zur Auswertung des elektrischen Signals können so ausgebildet sein, daß diese entweder den gesamten Bremshebelausschlag von der Anfangsstellung (3) über die Endstellung (4) hinausgehend zu einer Anzeige verwerten, oder nur dann eine Anzeige erfolgt, wenn der Bremshebel (1) über die Endstellung (4) hinausgehend bewegt wird.

Neben dem Signalgeber (16) für den Ausschlag des Bremshebels (1) bei der Bremsbetätigung zeigt die Fig.1 einen weiteren Signalgeber (33), der mit der Nachstelleinrichtung (5, 7) betätigbar ist und der Überwachung des Bremsbelagverschleißes dient.

Es ist eine den Fortsatz (6) der Schnecke (7) umgreifende Buchse (19) vorgesehen, die mit dem Fortsatz (6) drehfest verbunden ist. Die drehfeste Verbindung erfolgt über ein zwischen dem Fortsatz (6) und der Buchse (19) wirksames Gesperre (20), das z.B. in der Art eines mittels einer Feder (21) vorgespannten Kugelgesperres (20) mit Rasten (22) ausgebildet ist, die in beliebiger Anzahl am Innendurchmesser (23) der Buchse (19) angeordnet sind (siehe auch Fig.3).

Die Buchse (19) ist mit einem Außengewinde (24) versehen, das in Wirkverbindung mit einem Innengewinde (25) eines einen zweiten Meßweg (n) erzeugenden Bauteils (26) steht. Die Gewindeverbindung (24, 25) wirkt als Übertragungsmechanismus (24, 25) mit dem das Bauteil (26) entsprechend einer Drehbewegung der Schnecke (7), im Sinne einer Verstellbewegung der Nachstelleinrichtung (5, 7) bezüglich der Schnecke (7) längsbeweglich ist. Das Bauteil (26) ist gegen unbeabsichtigte Mitnahme auf der Buchse (19) durch einen gehäusefesten Stift (27) gesichert. Die Buchse (19) ist an ihren beiden Stirnseiten durch Stützlager (28, 29) gegen eine übermäßige Längsverschiebung bezüglich des Fortsatzes (6) gesichert. Das Bauteil (26) weist eine zu seiner Verschiebeachse (30) geneigte Steuerkurve (31) auf. Ein als Taststift (32) ausgebildeter Wegsensor (32) eines Signalgebers (33) befindet sich mit der Steuerkurve (31) in Eingriff. Die mittels des Signalgebers (33) erzeugbaren elektrischen Signale sind über elektrische Kontakte (34) einer Anzeige- bzw. Auswerteeinrichtung zuführbar.

Der Fortsatz (6) weist an seinem freien Ende eine Formgebung (35) auf, die zum Ansatz eines Schlüssels dient, mit der die Nachstelleinrichtung (5, 7) manuell verstellbar ist. Das Gesperre (20) dient in beiden Verstellrichtungen als Bruchsiche-

rung, nachdem das Bauteil (26) durch Verstellung in den Endstellungen an den Stützlager (28) oder (29) zur Anlage gekommen ist. Durch Überwinden des Gesperres (20) führt der Fortsatz (6) gegenüber der Buchse (19) und dem Bauteil (26) eine Relativbewegung aus.

Durch manuelle Verstellung der Nachstelleinrichtung (5, 7) wird der Bremshebel (1) in eine Ausgangsstellung (3) gebracht, in der bei vorgegebenem Bremsluftspiel die Steuerkurve (31) sich bezüglich des Wegsensors (32) am Beginn des Meßweges (n) befindet. Im Verlaufe des Fahrbetriebes wird die durch Verschleiß des Bremsbelages erfolgende erweiterte Verschwenkung des Bremshebels (1) in der zuvor beschriebenen Weise zur Verstellung der Nachstelleinrichtung (5, 7) genutzt. Die Verstellung der Nachstelleinrichtung (5, 7) wiederum bewirkt eine Relativbewegung der Steuerkurve (31) gegenüber dem Wegsensor (32). Die durch Abtasten der Steuerkurve (31) sich einstellende Position des Wegsensors (32) ist als elektrisches Signal über die Kontakte (34) einer Anzeige- bzw. Auswerteeinrichtung zuführbar, wo es als Grad des Bremsbelagverschleißes identifizierbar ist.

Die Fig.4 zeigt eine Einrichtung mit gleichen Elementen zur Erzeugung der Meßwege (s) und (n), jedoch sind hier die in der Fig.1 dargestellten Signalgeber (16) und (33) in einer Kompaktbauweise in einem Gehäuse (44) baulich vereinigt. Verglichen mit der Einrichtung gemäß Fig.1 ist hier in vorteilhafter Weise eine einfache Montage und eine günstige Abdichtung gegen Umwelteinflüsse am Fahrzeug erreicht.

Gemäß Fig.5 sind die in der Fig.1 gezeigten Steuerkurven (15) und (31) durch magnetfelderzeugende oder magnetfeldverändernde Elemente (36, 37) ersetzt. Hierzu sind Signalgeber (38, 39) mit Magnetfeldsensoren (40, 41), die als Wegsensoren (40, 41) dienen, vorgesehen. Auf einer Hülse (42) dienen die Elemente (36) durch eine Relativbewegung gegenüber dem Wegsensor (40) zur Erzeugung des Meßweges (s) für den Bremshebelausschlag zur Kontrolle des Bremsluftspiels. Auf einem Bauteil (43) dienen die Elemente (37) durch eine Relativbewegung gegenüber dem Wegsensor (41), von der Nachstelleinrichtung (5, 7) betätigt, der Erzeugung des Meßweges (n) zur Kontrolle des Bremsbelagverschleißes.

Die elektrischen Signale an den elektrischen Anschlüssen (18, 34) der Signalgeber (16, 33; 38, 39) können zur Steuerung einer optischen oder akustischen Anzeigeeinrichtung im Fahrerhaus, oder zur Weiterleitung an eine elektrische Auswerteeinrichtung eines stationären Diagnosecenters, z.B. anlässlich einer Fahrzeuginspektion, vorteilhaft genutzt werden.

## Patentansprüche

1. Bremsbetätigungseinrichtung mit einer Einrichtung zum Nachstellen einer Bremse, insbesondere einer Fahrzeugbremse, mit folgenden Merkmalen:

a) es ist ein Bremshebel vorgesehen, der zusammen mit einer Bremswelle um deren Drehachse eine Schwenkbewegung ausführt, die zur Betätigung einer Bremse, im Sinne des Überwindens eines Bremsluftspiels zwecks Annäherung eines Bremsbelages an eine Bremsstrommel, dient;

b) zwischen dem Bremshebel und der Bremswelle ist eine Nachstelleinrichtung vorgesehen, mit der die Bremswelle gegenüber dem Bremshebel um die Drehachse der Bremswelle, im Sinne der Aufrichterhaltung des Bremsluftspiels bei Verschleiß des Bremsbelages, verstellbar ist;

c) die Nachstelleinrichtung ist in der Art eines Getriebes, mit einem auf der Bremswelle drehfest angeordneten Schneckenrad und einer mit diesem in Eingriff befindlichen Schnecke, ausgebildet;

gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale:

d) es ist ein erster Signalgeber (16, 38) mit einem Wegsensor (17, 40) vorgesehen, der zum Abtasten eines dem Überwinden des Bremsluftspiels entsprechenden ersten Meßweges (s) dient und in Abhängigkeit von dem abgetasteten ersten Meßweg (s) ein Signal erzeugt;

e) es ist ein zweiter Signalgeber (33, 39) mit einem Wegsensor (32, 41) vorgesehen, der zum Abtasten eines mit der Nachstelleinrichtung (5, 7) erzeugbaren zweiten Meßweges (n) dient und in Abhängigkeit von dem abgetasteten zweiten Meßweg (n) ein Signal erzeugt.

2. Einrichtung nach Anspruch 1, mit folgenden Merkmalen:

a) es ist eine selbsttätige Nachstelleinrichtung (5, 7) vorgesehen, mit einem Antrieb (8, 9, 10), der zur Betätigung der Nachstelleinrichtung (5, 7) dient;

b) der Antrieb (8, 9, 10) führt in Abhängigkeit von der Schwenkbewegung des Bremshebels zu diesem eine Relativbewegung aus,

gekennzeichnet durch folgendes Merkmal:

c) der Antrieb (8, 9, 10) weist ein mit der Schwenkbewegung des Bremshebels (1) drehbares Ritzel (10) auf, das der Erzeu-

gung des ersten Meßweges (s) dient.

3. Einrichtung nach Anspruch 2, gekennzeichnet durch folgende Merkmale:

a) das Ritzel (10) ist in dem Bremshebel (1) angeordnet und weist einen einstückig bzw. drehfest mit dem Ritzel (10) verbundenen Fortsatz (13) auf, der sich außerhalb des Bremshebels (1) erstreckt;

b) der Fortsatz (13) weist eine an seinem Umfang sich erstreckende Vertiefung (15) in der Art einer Steuerkurve (15) auf, die der Erzeugung des Meßweges (s) dient. (Fig.2)

4. Einrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Fortsatz (13) ein an seinem Umfang sich erstreckende Erhöhung in der Art einer Steuerkurve (15) aufweist, die der Erzeugung des ersten Meßweges (s) dient.

5. Einrichtung nach den Ansprüchen 3 und 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Wegsensor (17) in der Art eines Taststiftes (17) ausgebildet ist, der sich mit der am Umfang des Fortsatzes (13) in Form einer Vertiefung oder Erhöhung erstreckenden Steuerkurve (15) im Eingriff befindet.

6. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein der Erzeugung des zweiten Meßweges (n) dienendes Bauteil (26, 43), vorgesehen ist, das mit der der Nachstelleinrichtung (5, 7) zugeordneten Schnecke (7) verstellbar ist.

7. Einrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Bauteil (26, 43) längsverschieblich bezüglich der Schnecke (7) angeordnet ist und der zweite Meßweg (n) in Abhängigkeit von der Verstellbewegung der Schnecke (7) erzeugbar ist.

8. Einrichtung nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche 1, 6 und 7,

gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale:

a) die Schnecke (7) ist in dem Bremshebel (1) angeordnet und weist einen einstückig oder drehfest mit der Schnecke (7) verbundenen Fortsatz (6) auf, der sich außerhalb des Bremshebels (1) erstreckt;

b) zwischen dem Fortsatz (6) und dem Bauteil (26, 43) ist ein Übertragungsmechanismus (24, 25) zur Umwandlung der Verstellbewegung der Schnecke (7) in eine Bewegung des Bauteils (26, 43) längs zu dessen Verschiebeachse (30) vorgesehen.

9. Einrichtung nach den Ansprüchen 1 und 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Wegsensor (32) des Signalgebers (33) als Taststift (32) ausgebildet ist, der sich mit einer zur Verschiebeachse (30) des Bauteils (26) geneigten Steuerkurve (31) im Eingriff befindet. 5
  
10. Einrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Übertragungsmechanismus (24, 25) aus einem Innengewinde (25) des Bauteils (26, 43) gebildet ist, das mit einem mit dem Fortsatz (6) drehfest verbundenen Außengewinde (24) im Eingriff befindlich ist. 10
  
11. Einrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß das dem Fortsatz (6) zugeordnete Außengewinde (24) auf einer dem Fortsatz (6) umgreifenden und mit diesem drehfest verbundenen Buchse (19) angeordnet ist. 15  
20
  
12. Einrichtung nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß ein zwischen der Buchse (19) und dem Fortsatz (6) wirksames Rastgesperre (24) vorgesehen ist, mit dem die Buchse (19) und der Fortsatz (6) in beliebige Raststellungen zueinander bringbar sind. 25
  
13. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Nachstelleinrichtung (5, 7) magnetfelderzeugende oder magnetfeldverändernde Elemente (37) zugeordnet sind, deren Bewegung relativ zu einem Signalgeber (39) mit einem als Magnetfeldsensor (41) ausgebildeten Wegsensor (41) als zweiter Meßweg (n) registrierbar ist. 30  
35
  
14. Einrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß die magnetfelderzeugenden oder magnetfeldverändernden Elemente (37) an einem mit der Nachstelleinrichtung (5, 7) antreibbaren Bauteil (43) angeordnet sind. 40
  
15. Einrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß ein mit dem Ritzel (10) einstückig oder drehfest verbundener Fortsatz (42) mit magnetfelderzeugenden oder magnetfeldverändernden Elementen (36) versehen ist, deren Bewegung relativ zu einem Signalgeber (38) mit einem als Magnetfeldsensor (40) ausgebildeten Wegsensor (40) als erster Meßweg (s) registrierbar ist. 45  
50



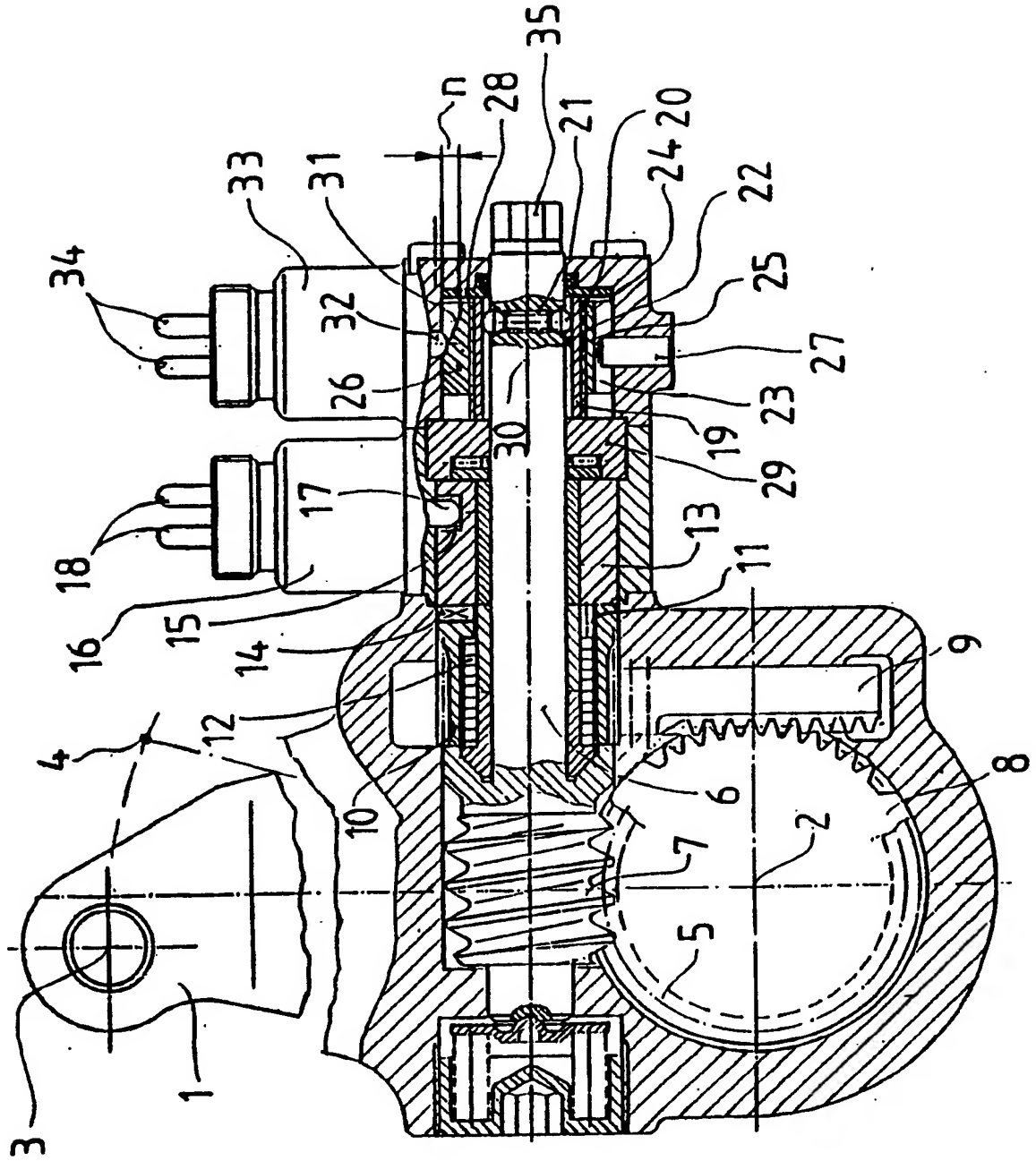


Fig. 1

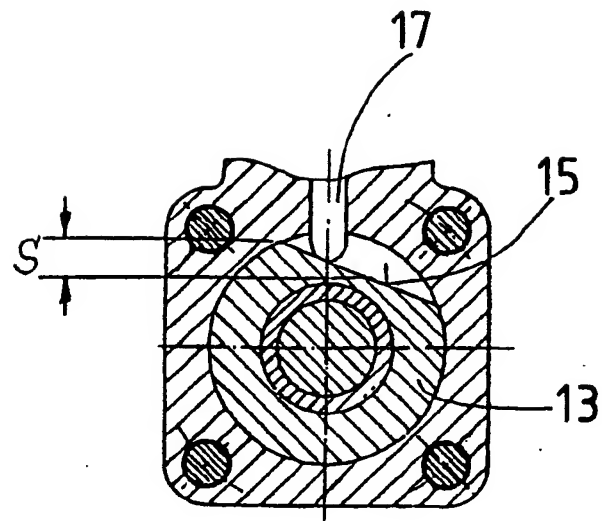


Fig. 2

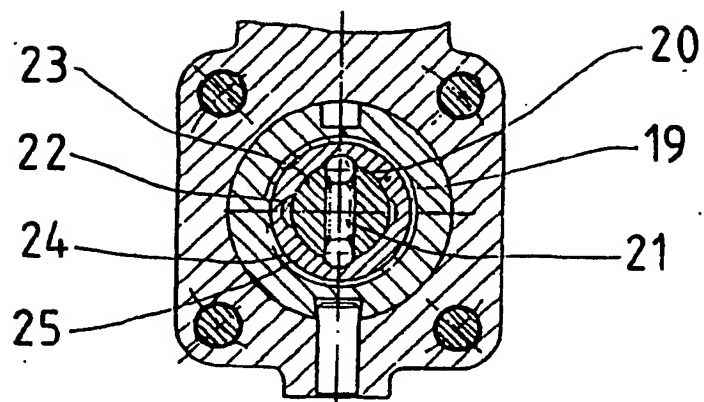


Fig. 3

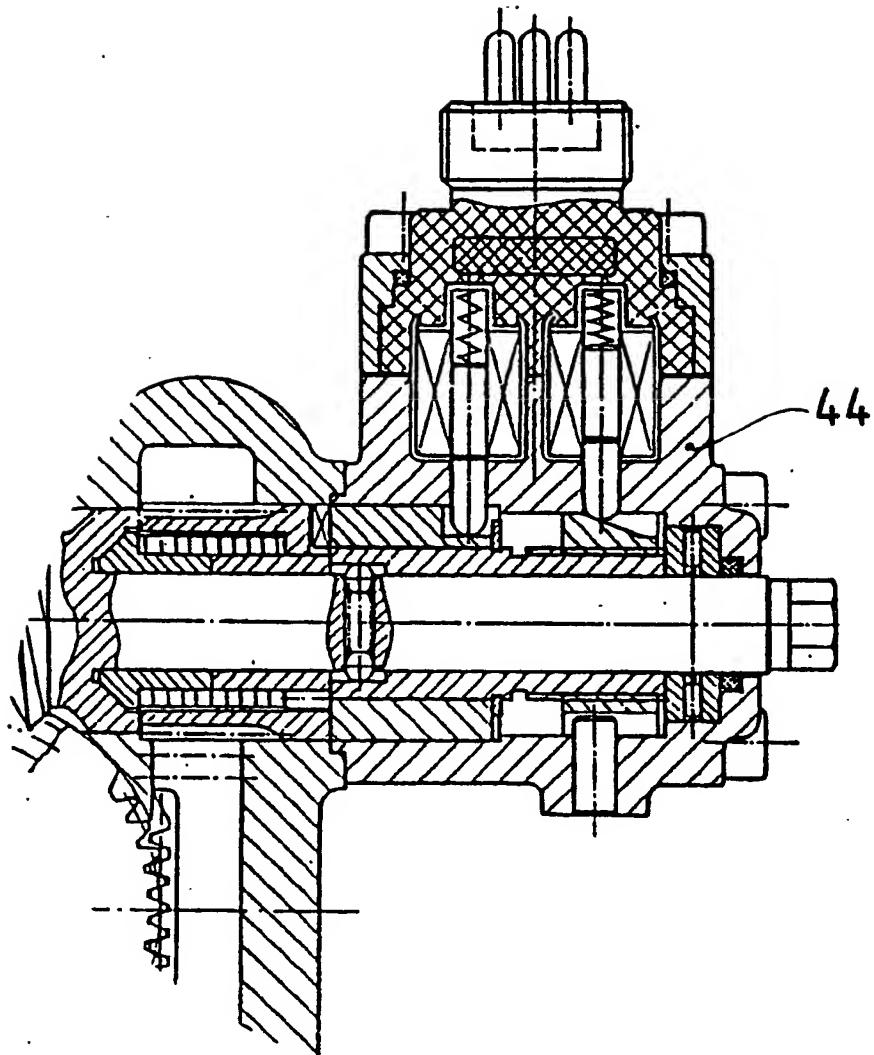


Fig. 4

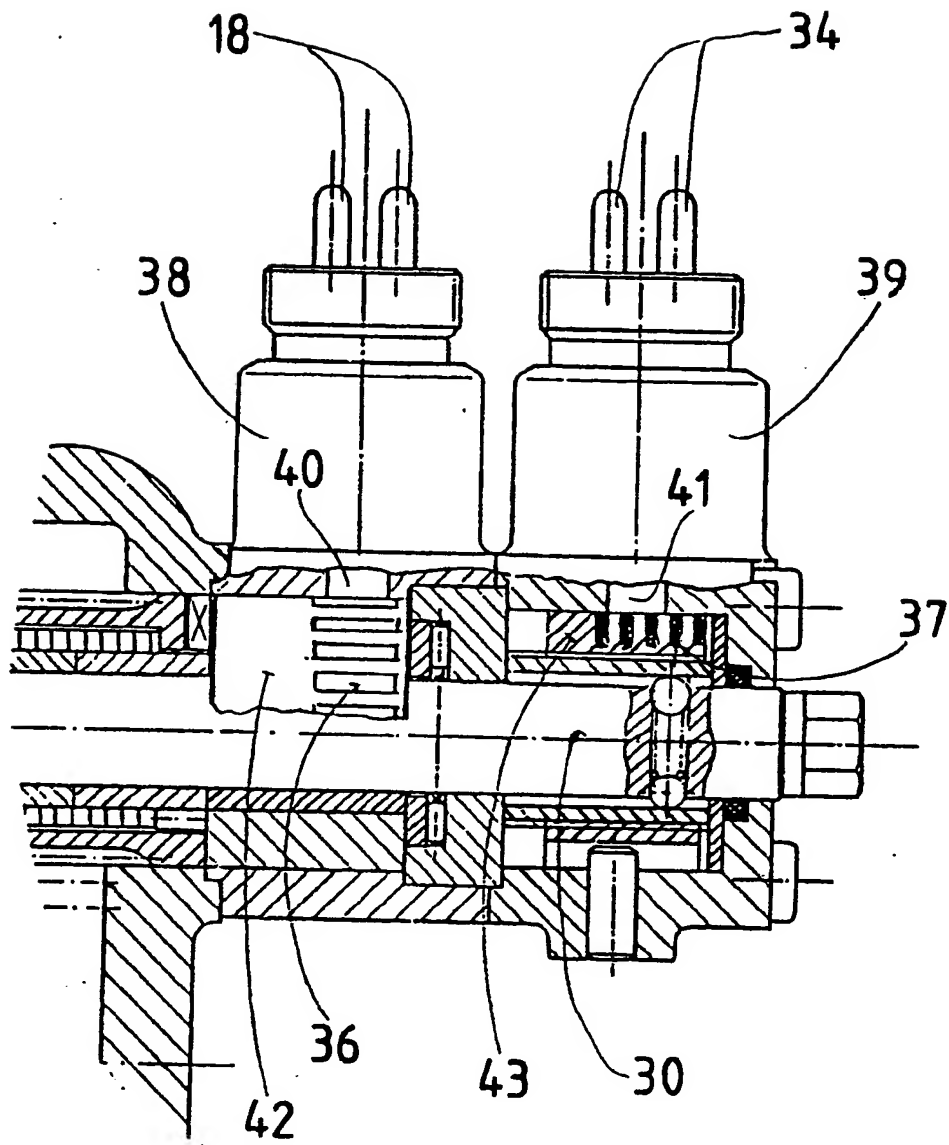


Fig.5



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 460 378 A3**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: **91105537.4**

(51) Int. Cl.<sup>5</sup>: **B60T 17/22, F16D 66/02,  
F16D 65/60**

(22) Anmeldetag: **08.04.91**

(30) Priorität: **05.06.90 DE 4017951**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
**11.12.91 Patentblatt 91/50**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT DE ES FR GB IT SE**

(86) Veröffentlichungstag des später veröffentlichten  
Recherchenberichts: **07.04.93 Patentblatt 93/14**

(71) Anmelder: **WABCO Westinghouse  
Fahrzeugbremsen GmbH**

**Am Lindener Hafen 21 Postfach 91 12 80  
W-3000 Hannover 91(DE)**

(72) Erfinder: **Frania, Josef  
An der Bauernwiese 10 D  
W-3000 Hannover(DE)**

(74) Vertreter: **Schrödter, Manfred  
WABCO Westinghouse Fahrzeugbremsen  
GmbH Am Lindener Hafen 21 Postfach 91 12  
80  
W-3000 Hannover 91 (DE)**

(54) **Bremsbetätigungseinrichtung mit einer Einrichtung zum Nachstellen einer Bremse.**

(57) Bekannte Bremsbetätigungseinrichtungen sind mit Nachstelleinrichtungen versehen, mit denen trotz Verschleißes von Bremsselementen ein Bremsluftspiel durch Nachjustieren aufrecht erhalten werden soll. Defekte im Bereich der Nachstelleinrichtung können jedoch zu fehlerhaften Bremsverhalten führen. Die neue Einrichtung soll eine kontinuierliche Kontrolle des Bremsluftspiels und des Bremsbelagverschleißes ermöglichen.

Die Bewegung des Bremsmechanismus wird zur Erzeugung eines ersten Meßweges (s) genutzt, der

mit einem ersten Signalgeber (16, 38) abtastbar ist. Die Bewegung der Nachstelleinrichtung (5, 7) wird zur Erzeugung eines zweiten Meßweges (n) genutzt, der mit einem zweiten Signalgeber (33, 39) abtastbar ist.

Die Einrichtung eignet sich zur kontinuierlichen Überwachung des Bremsluftspiels und des Bremsbelagverschleißes an einem Fahrzeug oder mittels eines mit einem Fahrzeug verbindbaren Diagnosecenters.

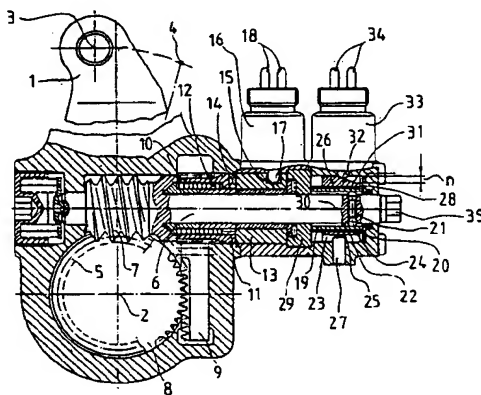


Fig. 1

EP 0 460 378 A3



Europäisches  
Patentamt

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 91 10 5537

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
A, D	DE-B-1 480 038 (SVENSKA AKTIEBOLAGET BROMSREGULATOR) * das ganze Dokument *	1	B60T17/22 F16D66/02 F16D65/60
A, D	DE-A-3 343 885 (WABCO WESTINGHOUSE FAHRZEUGBREMSEN GMBH) * das ganze Dokument *	1	
A, D	EP-A-0 030 766 (SAB AUTOMOTIVE AB) * das ganze Dokument *	1	
A	DE-A-1 600 223 (WESTINGHOUSE-BREMSEN- UND APPARATEBAU GMBH) * das ganze Dokument *	1	
A	DE-B-2 116 121 (SELF ENERGISING DISC BRAKES, LTD.) * das ganze Dokument *	1	
A	EP-A-0 370 173 (WABCO WESTINGHOUSE FAHRZEUGBREMSEN GMBH) * das ganze Dokument *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5)
			B60T F16D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschließdatum der Recherche 17 DEZEMBER 1992	Prüfer BRAEMS C.G.I.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument * : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	